

Sulle comunicazioni ferroviarie tra Torino e Savona

Si parla molto in questi ultimi tempi, di nuovi progetti per la costruzione di impianti ferroviari atti a migliorare le comunicazioni tra i vari centri della Penisola, progetti la cui esecuzione comporta la spesa di molti miliardi, ma date le attuali contingenze e la situazione del bilancio statale si dovrebbe, a mio avviso, anzitutto provvedere a completare quei lavori dei quali si è già riconosciuta da tempo l'utilità e che sono già stati eseguiti in misura notevole, tanto più se le parti già eseguite e per le quali sono stati immobilizzati ingenti capitali non possono essere convenientemente utilizzate fino a che non si provvede al completamento delle opere.

Rientra in questo campo la linea ferroviaria Fossano-Ceva-S. Giuseppe-Savona.

Le comunicazioni ferroviarie tra Torino e Savona si sono svolte fino al 1955 sull'unica linea Torino-Carmagnola-Bra-Ceva-Savona sorta non come complesso unico, ma come risultante di vari tronchi costruiti con scopi e criteri diversi. La linea da Bra a Ceva procede tortuosa con tratti alternati in salita e discesa e pendenze fino al 14 per mille che rendono l'esercizio poco economico e limitano la velocità al valore di 85 chilometri l'ora. Da Ceva a Savona le condizioni della linea sono ancora peggiori per il raggio limitato delle curve e le pendenze che raggiungono il 25 per mille, sicché la velocità massima ammessa è ridotta al valore di 60 chilometri l'ora.

Nel 1955 furono condotti a termine i lavori della nuova linea Fossano-Mondovì-Ceva, per cui si ebbe a disposizione da allora una linea completa a doppio binario da Torino a Ceva, con caratteristiche ottime come andamento planimetrico e nelle pendenze che raggiungono il massimo del 7 per mille. Dopo pochi anni la linea fu elettrificata.

Si deve però riconoscere, come già ho avuto occasione di scrivere nello scorso novembre sul

fascicolo II di *Ingegneria Ferroviaria*, dal quale vengono tratti i grafici che allego alla presente nota, che i frutti che si sono ricavati dalla costruzione della Fossano-Ceva non sono affatto proporzionati alla forte spesa sostenuta, ciò che, del resto, era facile prevedere anche prima della esecuzione, perché tale lavoro, se non è completato da un notevole miglioramento del tratto fra Ceva e Savona, non permette di raggiungere quello che doveva essere lo scopo principale da perseguire, cioè il miglioramento delle comunicazioni fra Torino e Savona. A mio giudizio sarebbe stato logico provvedere anzitutto a migliorare le comunicazioni fra Ceva e Savona, ciò che avrebbe portato un forte beneficio a tutti i paesi interessati, mentre la Fossano-Ceva ha bensì favorito i paesi del cuneese (Savigliano, Fossano, Cuneo, Saluzzo e Mondovì) in forte misura, ma ha portato vantaggi molto limitati nei riguardi delle correnti di traffico, viaggiatori e merci che convergono su Torino, correnti di traffico che sono di gran lunga le più importanti.

Per le Ferrovie dello Stato poi l'apertura della nuova linea ha portato un notevole maggior onere perché non ha creato nuove correnti di traffico, ma è causa invece di maggiori spese essendo rimasta in esercizio la linea vecchia. È bensì vero che le condizioni altimetriche della Torino-Fossano-Ceva riducono alquanto le spese di trazione e di personale di frenatura e quindi la rendono preferibile alla linea di Bra per il traffico merci (tranne beninteso per i servizi locali), ma il miglioramento ottenibile in tal modo non è ancor sufficiente per far abbandonare del tutto l'istadamento delle merci da S. Giuseppe a Torino per la via di Alessandria, istadamento al quale le F. S. hanno fatto ricorso e ricorrono tuttora per evitare le forti spese derivanti dalle infelici condizioni specialmente del tratto San Giuseppe-Ceva.